



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré**  
**sur la modification du plan de prévention des risques**  
**d'inondation de la Seine dans les Hauts-de-Seine (92)**

N°MRAe APPIF-2024-069  
du 03/07/2024

# Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de modification du plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) de la Seine dans les Hauts-de-Seine, qui fait suite à un jugement du tribunal administratif de Cergy-Pontoise du 14 octobre 2022. Dans ce jugement, le tribunal a considéré que le permis de construire du projet de la gare du Pont de Sèvres de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express (GPE), délivré par le Préfet des Hauts-de-Seine le 18 octobre 2018, n'était pas conforme au PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine.

Par la suite, les services de l'État ont ainsi proposé de modifier le PPRi pour permettre en zone inondable, dans toutes les zones du PPRi, y compris en zone rouge dite « zone A » (correspondant aux zones à fort aléa et aux zones à préserver au titre de la capacité de stockage de la crue quel que soit le niveau d'aléa), la réalisation d'infrastructures de transport et d'ouvrages d'art inondables et non inondables comme les tunnels et les voies routières ainsi que les constructions, les équipements ou les installations techniques nécessaires aux réseaux de transport public. La nécessité d'une disposition aussi large de dérogation, alors que le seul projet connu est celui de la gare du GPE, n'est pas justifiée.

Suite à ces évolutions très significatives, qui ont été présentées au sein d'un dossier d'examen au cas par cas, l'Autorité environnementale a considéré, dans sa décision du 16 mars 2023, que la modification du PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine nécessitait une évaluation environnementale, dès lors qu'elle était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine, notamment en ce qui concerne le risque d'inondation et la sécurité des biens et des personnes.

Malgré la décision précitée du 16 mars de l'Autorité environnementale, le projet de PPRi révisé n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale appréciant les incidences de ces modifications sur les milieux naturels artificialisés du fait du projet et la fragmentation des continuités écologiques qu'elles induisent.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent donc le risque inondation, l'exposition des personnes et des biens et de sécurité des personnes, et l'augmentation des enjeux en zone inondable autorisée par ces évolutions, notamment en lien avec le projet de gare du Grand Paris Express.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont en conséquence de procéder à une évaluation environnementale complète de la modification du PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine au regard des incidences du projet révisé sur les zones de stockage des crues et sur l'augmentation des enjeux humains et matériels exposés à un risque d'inondation, en articulation avec la stratégie locale de gestion du risque d'inondation, le plan de gestion du risque d'inondation, le site concerné étant inclus dans le territoire à risque important d'inondation de la métropole francilienne, et de mettre en œuvre une démarche « éviter, sinon réduire, et, à défaut, compenser » (ERC). Le dossier devra par conséquent être de nouveau présenté à l'Autorité environnementale.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés est en page 6. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	4
Sommaire.....	5
Préambule.....	6
Sigles utilisés.....	7
Avis détaillé.....	8
<b>1. Contexte et présentation du PPRI.....</b>	<b>8</b>
1.1. Présentation générale des PPRI.....	8
1.2. Le PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine.....	8
1.3. Le projet de PPRI.....	10
1.4. Modalités d'association du public en amont du projet de zonages.....	12
1.5. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	12
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>12</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	12
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	13
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	14
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>14</b>
3.1. Risque d'inondation.....	14
<b>4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....</b>	<b>15</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>17</b>
<b>Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....</b>	<b>18</b>

# Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement<sup>1</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

\* \* \*

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la Préfecture des Hauts-de-Seine pour rendre un avis à l'occasion de la modification du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la Seine dans les Hauts-de-Seine (92) et sur la base de son rapport environnemental daté de mai 2023.

La modification du PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine est soumise, à un examen au cas par cas en application des dispositions de l'[article R.122-17 du code de l'environnement](#). Elle a été soumise à évaluation environnementale par décision de la MRAe n°MRAe DKIF-2023-010 du 16 mars 2023.

Cette saisine étant conforme à l'[article R. 122-17 IV du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 3 avril 2024. Conformément au premier alinéa du IV de l'[article R. 122-21 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de l'[article R. 122-21 II du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 24 avril 2024.

La MRAe s'est réunie le 3 juillet 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la modification du PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sylvie BANOUN, coordonnatrice, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

**Il est rappelé que pour tous les plans ou programmes soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.**

---

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou programme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou programme et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son plan ou programme. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'adopter ou non le plan ou programme.

## Sigles utilisés

<b>EE</b>	Évaluation environnementale
<b>ERC</b>	Séquence « éviter - réduire - compenser »
<b>NGF</b>	Nivellement général de la France : référence de repère pour mesurer les altitudes et les profondeurs, notamment par rapport au niveau moyen de la mer
<b>PGRI</b>	Plan de gestion des risques d'inondation
<b>PLU</b>	Plan local d'urbanisme
<b>PPRi</b>	Plan de prévention des risques d'inondation
<b>SLGRI</b>	Stratégie locale de gestion du risque d'inondation
<b>TA</b>	Tribunal administratif

# Avis détaillé

## 1. Contexte et présentation du PPRI

### 1.1. Présentation générale des PPRI

Un PPRI<sup>2</sup> est un document de planification de l'État sur un territoire, qui a pour objectif d'identifier et de délimiter les zones exposées aux risques d'inondation en fonction de leur nature et de leur intensité, de délimiter les zones où des aménagements pourraient aggraver les risques, d'interdire ou de conditionner les constructions, aménagements et activités dans ces espaces et de définir des mesures à prendre par leurs usagers. Annexé au plan local d'urbanisme (PLU), il vaut servitude d'utilité publique.

Le non-respect des règles du PPRI est passible de sanctions pénales. La commune concernée doit constituer un plan communal de sauvegarde et informer préventivement les habitants de façon régulière sur les risques existants sur son périmètre. Le PPRI délimite et cartographie des zones réglementées au sein desquelles une information sur le risque d'inondation doit être fournie à tous les acquéreurs et locataires de biens immobiliers lors des transactions. Les communes disposant d'un PPRI peuvent bénéficier de financements du fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, en vue de réaliser des aménagements pour prévenir le risque ou le mitiger (en réduire les effets par la mise en sécurité des enjeux).

Le zonage se fait au regard de la crue de référence : il s'agit soit de la crue centennale<sup>3</sup>, soit de la plus haute historiquement connue<sup>4</sup>, la plus importante étant retenue.

### 1.2. Le PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine

Le plan de prévention des risques d'inondation de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine a été approuvé par arrêté préfectoral du 9 janvier 2004. Il concerne 18 des 36 communes du département : Asnières (90 000 habitants-hab.), Bois Colombes (30 000 hab.), Boulogne (120 000 hab.), Clichy (65 000 hab.), Colombes (89 000 hab.), Courbevoie (82 000 hab.), Gennevilliers (49 000 hab.), Issy-les-Moulineaux (69 000 hab.), Levallois-Perret (68 000 hab.), Meudon (46 000 hab.), Nanterre (97 000 hab.), Neuilly (59 000 hab.), Puteaux (44 000 hab.), Rueil-Malmaison (78 000 hab.), Saint-Cloud (30 000 hab.), Sèvres (23 000 hab.), Suresnes (49 000 hab.), Villeneuve-la-Garenne (25 000 hab.). Le dossier indique qu'il s'agit d'un territoire artificialisé mais ne donne pas de précision sur l'importance de la population concernée.

La connaissance des phénomènes historiques d'inondation de la vallée de la Seine permet de retenir comme crue de référence celle de 1910. Cette crue (8,62 m) est la plus haute crue connue de la Seine enregistrée au pont d'Austerlitz (en 1658 est survenue une crue équivalente à celle de 1910), et elle est considérée comme crue centennale.

Les cartes d'aléas résultent du report de la ligne d'eau de la crue de 1910 sur le terrain naturel.

Il a été défini 3 zones d'aléa :

- les zones d'aléa très fort correspondant à des hauteurs d'eau supérieures à 2 mètres ;
- les zones d'aléa fort correspondant à des hauteurs d'eau comprises entre 1 mètre et 2 mètres ;
- les zones dites d'autres aléas correspondant à des hauteurs d'eau inférieures à 1 mètre.

2 Articles L.562-2 et suivants du code de l'environnement

3 Une crue centennale a, chaque année, une probabilité d'un pour cent de se produire.

4 Nota : la hauteur en est calculée: c'est celle qu'atteindrait la crue historique avec les aménagements d'aujourd'hui et non pas celle qui avait été atteinte au moment où elle s'est produite.

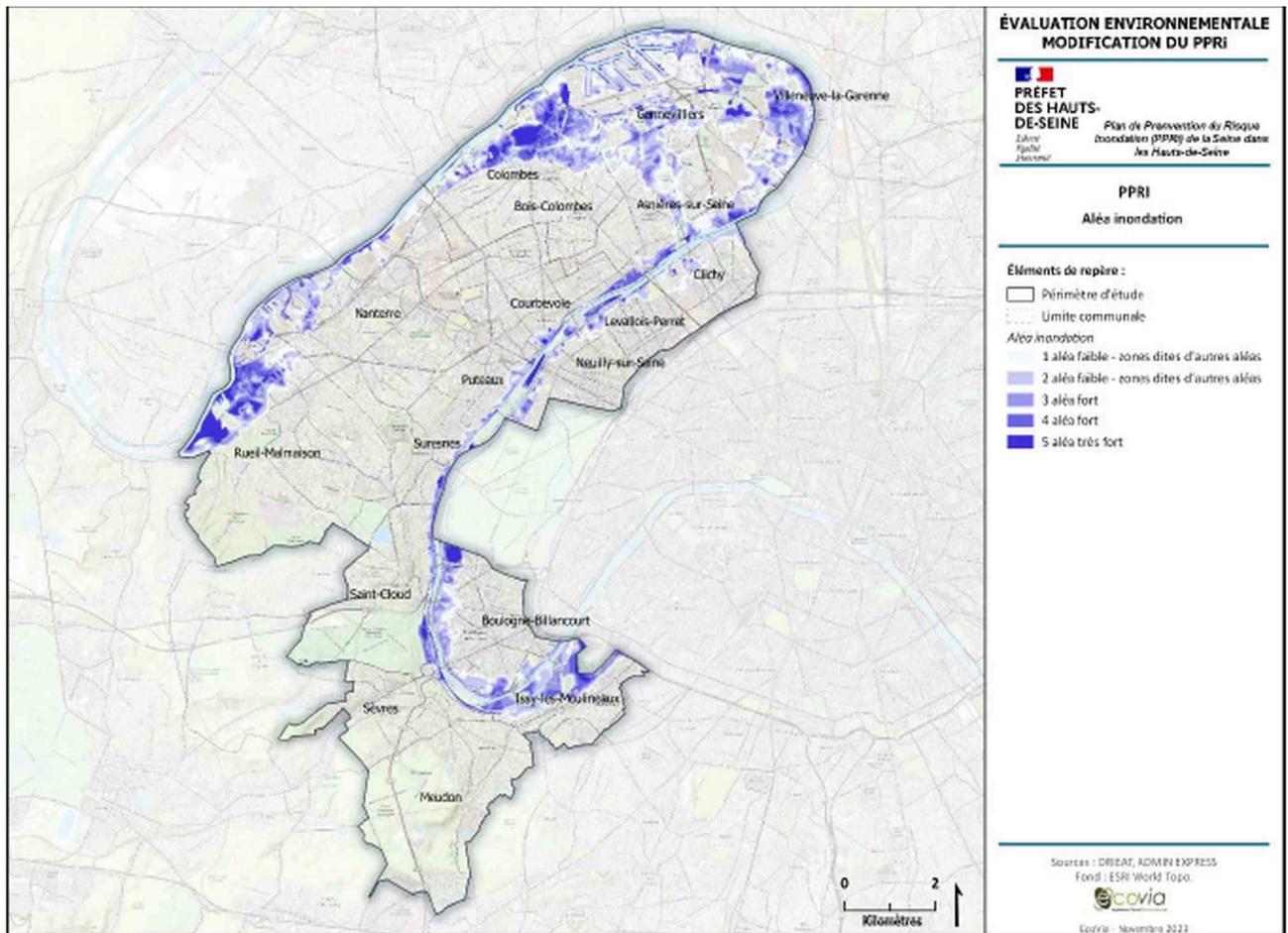


Figure 1 : Carte d'aléas du PPRI, source :EE, p. 109

Le zonage réglementaire, résultat du croisement de ces deux familles de critères, définit des zones dans lesquelles sont applicables des interdictions, des prescriptions réglementaires et des mesures de prévention, de protection et de sauvegarde :

- la *zone rouge dite « zone A »* : zone à aléa fort et zone à préserver pour la capacité de stockage de la crue quel que soit le niveau d'aléa ;
- la *zone bleue dite « zone B »* : centre urbain ;
- la *zone orange dite « zone C »* : zone urbaine dense ;
- la *zone violette dite « zone D »* : zone de mutation urbaine ;
- les *îlots hors submersion* : surface non inondée à la cote de référence mais entourée de zones inondées A, B, C ou D.

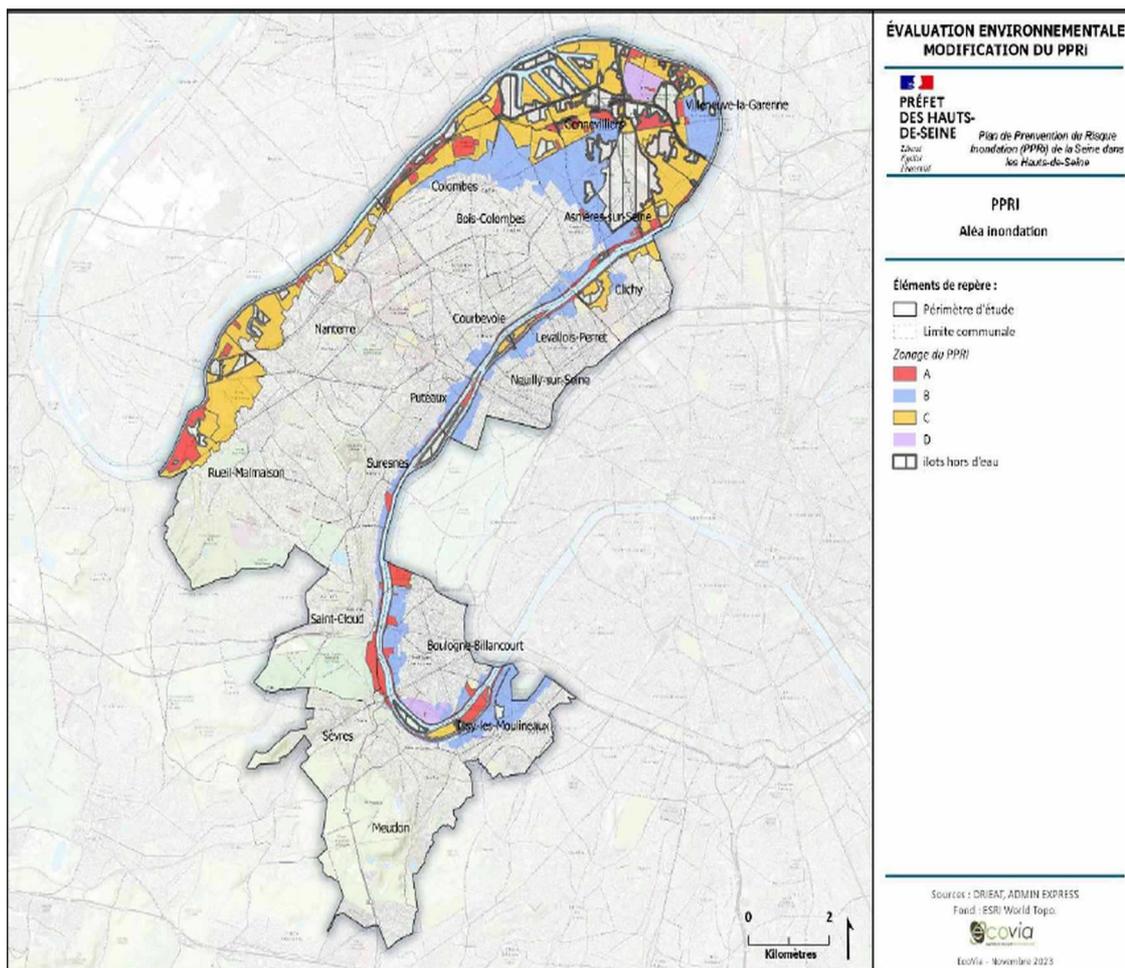


Figure 2 : Zonage réglementaire du PPRI, source : EE, p.165

Chacune de ces zones est accompagnée de prescriptions et de recommandations, listées dans le règlement du PPRI.

### 1.3. Le projet de PPRI

Le projet de modification du PPRI, fait suite à un jugement du tribunal administratif de Cergy-Pontoise du 14 octobre 2022<sup>5</sup>. En effet, celui-ci a considéré que le permis de construire du projet de la gare du Pont de Sèvres de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express<sup>6</sup>, délivré par le Préfet des Hauts-de-Seine le 18 octobre 2018, n'était pas conforme au PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine.

Le tribunal administratif a considéré que le projet ne pouvait être autorisé dans le zonage réglementaire du PPRI, la future gare étant située en zones A, B et D du plan, dès lors que n'étaient autorisées, en application de l'article 1.2 du I du règlement du PPRI, en zone rouge (A) que des « constructions et installations liées à l'usage

5 Jugement N° 1900584 du 14 octobre 2022, qui était annexé au dossier d'examen au cas par cas (Annexe 1) et disponible sur :

[https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr/jp/tribunal-administratif-cergy-pontoise-2022-10-14-1900584\\_g3987613f-9b23-4773-bb41-ecd9f6d782d1](https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr/jp/tribunal-administratif-cergy-pontoise-2022-10-14-1900584_g3987613f-9b23-4773-bb41-ecd9f6d782d1)

6 D'après le dossier d'examen au cas par cas, la gare s'insère dans le lit mineur et majeur de la Seine, en zones A, B et D du PPRI

de la voie d'eau et autres modes de transports » dans le cadre « d'une plate-forme multimodale » en lien avec la voie d'eau et sous réserve que le niveau d'exercice de l'activité permanente y soit hors d'eau en cas de crue centennale.

Le tribunal a en effet constaté que le projet de gare ne constituait pas une plate-forme multimodale en lien avec l'usage de la voie d'eau (« le projet de transports en litige, (...) prévoit la réalisation d'une nouvelle gare de métro en interconnexion avec une gare routière, une station de tramway et des liaisons douces ») et qu'il comportait des planchers situés sous le niveau des plus hautes eaux connues<sup>7</sup>.

S'il a ainsi jugé que le projet méconnaissait les dispositions de l'article 1.2 du règlement du PPRI, le tribunal a ouvert la voie à une régularisation en application de l'article L. 600-5-1 du code de l'urbanisme : il a sursis à statuer et a imparti à la société du Grand Paris et au préfet des Hauts-de-Seine un délai de douze mois en attendant la notification des mesures de régularisation.

Dans la motivation de son jugement du 14 octobre 2022, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a estimé en outre que les dispositions de la partie I du PPRI (articles 1.1 et 1.2) étaient exclusives des dispositions de la partie II (règles de construction applicables aux bâtiments et installations neufs dans les quatre zones du plan y compris dans les îlots hors submersion), autrement dit que les premières prévalaient sur les secondes.

Pour exécuter ce jugement, le projet de modification du PPRI, objet du présent avis, permet en zone inondable, c'est-à-dire dans toutes les zones du PPRI y compris en zone rouge dite « zone A » (berges du fleuve et espaces non bâtis ou très peu bâtis qui constituent des zones d'expansion ou de stockage des crues) la réalisation d'infrastructures de transports, d'ouvrages d'art inondables et non inondables comme les tunnels, les voies routières, les constructions, les équipements ou les installations techniques nécessaires aux réseaux de transport public même si ces infrastructures et ouvrages ne représentent pas un élément constitutif d'une plateforme multi-modale en lien avec la voie d'eau.

Cela se traduit par plusieurs modifications, outre dans la note de présentation :

- la partie « Règles d'urbanisme pour les zones inondables » du PPRI (partie I du règlement) étend la nature des infrastructures et ouvrages d'art pouvant être construits en zone inondable,
- la partie « Règles de construction applicables aux bâtiments et installations neufs [...] » (partie II du règlement) précise la nature des infrastructures et ouvrages d'art éligibles, les mesures à mettre en œuvre pour garantir la transparence hydraulique de ces ouvrages (notamment « une étude hydraulique démontrant l'absence d'impact de l'ensemble du projet (y compris les mesures compensatoires) sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement de la crue ») et la protection suffisante des lignes de transport public (des mesures constructives permettant d'assurer une bonne résilience des réseaux de transport public).

Ces modifications ont été présentées pour examen au cas par cas et l'Autorité environnementale a considéré, dans sa décision du 16 mars 2023<sup>8</sup>, que la modification du PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine au regard du grand nombre d'habitants résidant dans les 18 communes concernées (1 114 177) et de l'ampleur des projets concernés par cette modification (travaux de voirie, réaménagements d'échangeurs routiers, passerelles et ponts enjambant la Seine, gare et tunnels du Grand Paris Express) et nécessitait par conséquent une évaluation environnementale.

Le dossier ne présentait pas d'évaluation qualitative ou quantitative des impacts de cette modification sur les crues et les risques afférents pour les biens et les personnes en cas de crue, ni localement, ni à l'échelle de l'ensemble du PPRI, puisque ce projet aboutit à diminuer l'espace de stockage des crues.

---

7 « Le plancher fonctionnel de la gare de la ligne 15, soit le niveau « S4b », où se situent les quais accessibles au public et où s'exerce de façon permanente son activité, se trouve au niveau 2,48 NGF, soit en dessous du niveau actuel de la Seine, et a fortiori en dessous de la côte de casier. Au demeurant, il en irait de même en supposant que le plancher fonctionnel au sens du PPRI corresponde non au niveau des quais, mais à celui du hall d'accueil de la gare, situé au niveau 19,68 NGF. »

8 Décision n°MRAe DKIF-2023-010

Le dossier n'évaluait pas les conséquences de l'évolution permettant en zone A du PPRI l'implantation d'infrastructures sous la cote d'une crue de référence. Il n'analysait pas non plus les effets de l'élargissement du champ des travaux susceptibles d'être engagés dans les quatre zones du PPRI liés au remblaiement et à la réduction de la capacité de stockage de la crue.

•

#### 1.4. Modalités d'association du public en amont du projet de zonages

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet de PPRI.

#### 1.5. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent donc le risque inondation, l'exposition des personnes et des biens et de sécurité des personnes, et l'augmentation des enjeux en zone inondable autorisée par ces évolutions, notamment en lien avec le projet de gare du Grand Paris Express.

## 2. L'évaluation environnementale

### 2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Selon le dossier, la modification du PPRI proposée vise à répondre au jugement du tribunal administratif en « clarifiant la rédaction, et notamment l'articulation entre les dispositions d'urbanisme et les dispositions constructives afin de confirmer l'intention initiale de l'auteur du PPRI de permettre la réalisation des infrastructures de transports et des ouvrages d'art inondables et non inondables comme les tunnels, les voies routières, les constructions, les équipements ou les installations techniques nécessaires aux réseaux de transport public précédemment réalisés ou à venir dans le département » (p. 160 du rapport d'EE). Ainsi, le dossier affirme que « cette modification porte sur le règlement et est prescrite sur l'ensemble du périmètre couvert par le PPRI ».

L'Autorité environnementale considère, comme mentionné dans sa décision du 16 mars 2023, que la nouvelle rédaction du PPRI élargit la constructibilité en zone inondable y compris en zone rouge, par nature *a priori* inconstructible, sans en justifier le besoin et sans en évaluer les incidences sur les crues (écoulement du cours d'eau, champ d'expansion de crues), les risques pour les biens et les personnes ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets à l'échelle de l'ensemble du PPRI. En l'état, le dossier ne fournit aucune évaluation des incidences des choix opérés.

En fait, le PPRI modifié précise les définitions, prévoit l'obligation d'une étude hydraulique par casier hydraulique -qui est souhaitable pour apprécier l'effet des modifications sur l'aléa et en l'espèce permettre de démontrer qu'elles n'aggravent pas l'aléa- et définit des mesures constructives spécifiques en vue d'une meilleure résilience du territoire. En respectant le système Seine avec la compensation volumique, c'est-à-dire en vérifiant que le stockage des crues n'est pas diminué par les modifications effectuées, il est plus protecteur. Mais il est également plus permissif en autorisant des projets de transports sans lien avec la voie d'eau et en zone rouge.

Or, l'évaluation environnementale, qui devrait justement apprécier le degré de protection accrue et l'effet d'aggravation du risque, en ce qu'il expose davantage d'enjeux humains et matériels, ne permet pas d'éclairer le public sur ces effets.

Le dossier indique que le PPRI n'aggrave pas l'aléa, ce qui est juste, mais il aggrave les enjeux et donc potentiellement le risque<sup>9</sup> en exposant davantage de personnes et de biens. Il n'est pas démontré en quoi la réduction de la vulnérabilité compenserait cet accroissement des enjeux. En la matière, le règlement indique une inten-

<sup>9</sup> Le risque est la combinaison de l'aléa, des enjeux et de leur vulnérabilité.

tion générale (p. 22) : « *Les lignes de transport public doivent intégrer toutes les dispositions constructives ou organisationnelles visant à permettre le fonctionnement normal des lignes, ou, a minima, à supporter sans dommages structurels une immersion prolongée de plusieurs jours et permettre un redémarrage de l'activité le plus rapidement possible après le départ des eaux. Une étude détaillant les mesures prévues, est annexée à toute demande d'autorisation* ». Aucune annexe ne permet d'apprécier le caractère suffisant ou approprié de ces mesures.

L'évaluation ne procède donc pas à cette appréciation des incidences ; elle affirme seulement, en contradiction avec le jugement intervenu, que le PPRi autorisait déjà ces constructions. En conséquence, l'Autorité environnementale considère que l'obligation d'une évaluation environnementale proportionnée aux enjeux n'est pas satisfaite.

**(1) L'Autorité environnementale recommande de procéder à une évaluation environnementale de la modification du PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine, au regard de l'augmentation des enjeux exposés à l'aléa qu'elle induit, pour permettre d'apprécier le caractère suffisant et approprié des mesures de réduction de la vulnérabilité pour les biens et les personnes, localement ainsi qu'à l'échelle de l'ensemble du PPRi.**

## 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Conformément à l'article L.562-1 du code de l'environnement, les PPRi doivent être compatibles avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI).

Le PGRI de Seine Normandie 2022-2027 comporte quatre objectifs principaux : aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité, agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages, améliorer la prévision des phénomènes hydro-météorologiques et se préparer à gérer la crise, mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque.

Le dossier présente les finalités de ce plan mais n'analyse pas en détail l'articulation du PPRi modifié avec ses objectifs et dispositions. L'analyse devrait être reprise notamment au regard des dispositions suivantes :

- 1.C.3. « *Encourager en priorité dans les territoires à risque important d'inondation (TRI) les réflexions portant sur la planification du territoire résilient aux inondations qui peuvent jusqu'à la recomposition spatiale du territoire* » ;

Le dossier indique qu'il satisfait à cette disposition « *en limitant les constructions en zone d'aléa fort, et en prescrivant des règles pour limiter la vulnérabilité, afin de rendre les constructions plus résilientes face au risque* » (p.23). Mais l'accroissement de la constructibilité en zone inondable, y compris en zone d'aléa fort (zone A) n'est accompagné d'aucune évaluation de ses incidences au sein du dossier.

- 1.D.1. « *Éviter, réduire et compenser les impacts des aménagements (installations, ouvrages, remblais) dans le lit majeur des cours d'eau sur l'écoulement des crues* ».

Le dossier indique que le PPRi n'est pas concerné par cette disposition (p.23 du rapport d'évaluation environnementale), alors que c'est justement son objet.

**(2) L'Autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation de la modification du PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine, avec le PGRI de Seine-Normandie, et notamment des dispositions 1.C.3 caractérisant ce territoire à risque important d'inondation, et 1.D.1. en vue d'appliquer la séquence « éviter, réduire ou à défaut compenser » pour les aménagements dans le lit majeur du fleuve susceptibles d'avoir un effet sur l'écoulement des crues.**

Par ailleurs, le dossier ne prend pas du tout en compte les orientations de la stratégie locale de gestion du risque d'inondation (SLGRI), qui n'est même pas citée, dont celles de « *réduire la vulnérabilité du territoire* » et celle d'« *agir sur l'aléa pour réduire le coût des dommages* ».

**(3) L'Autorité environnementale recommande d'analyser la compatibilité de la modification du PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine avec la stratégie locale de gestion du risque d'inondation.**

## 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'Autorité environnementale note que la modification proposée concerne l'ensemble des zones du PPRi pour y autoriser des projets de transports et des installations en lien avec ces projets. Pourtant le dossier initial n'évoquait que le projet de la gare du Grand Paris Express. Il n'est pas exposé en quoi ce projet justifierait l'extension à toutes les zones inondables de la possibilité d'implanter des ouvrages et constructions en lien avec les infrastructures de transport.

**(4) L'Autorité environnementale recommande d'exposer en quoi le projet de gare du Grand Paris express nécessite d'autoriser tous les projets de transports et les installations qui leur sont liées en zones inondables, et, à défaut, de le reconsidérer, au regard de l'évaluation des effets de ces autorisations sur le risque d'inondation et sa potentielle aggravation.**

## 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

### 3.1. Risque d'inondation

L'Autorité environnementale constate que les seuls éléments d'évaluation présents au sein du dossier concernent la présentation de « secteurs susceptibles d'être impactés » (SSEI) (p. 136 à 154). Le dossier y recense ainsi les « espaces susceptibles d'être impactés de l'ensemble du périmètre du PPRi92 » et les « espaces susceptibles d'être impactés spécifiquement par les projets d'infrastructures de transports publics, d'ores et déjà recensés sur le territoire ».

Cette analyse, qui est purement géographique, ne prend pas en compte les modifications introduites au sein du PPRi et ne permet dès lors pas d'évaluer les incidences propres au projet de PPRi. Il manque l'évaluation précise de l'impact possible des nouvelles dispositions, à savoir les nouveaux ouvrages et constructions d'infrastructures de transport permises, sur le risque de crue (écoulement du cours d'eau, champ d'expansion de la crue) et par voie de conséquence, les incidences sur les biens et les personnes (nombre de personnes concernées, d'emplois, d'entreprises...) dans les zones desservies par les nouvelles infrastructures autorisées.

**(5) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer précisément les incidences propres à la modification du PPRi sur le risque pour les biens et les personnes (nombre de personnes concernées, nombre d'emplois, d'entreprises... touchées) du fait des conséquences des nouvelles dispositions sur l'écoulement de la Seine et le champ d'expansion de crues.**

Seule une telle évaluation environnementale permettra de mettre en œuvre une séquence éviter-réduire-compenser (ERC) nécessaire pour que le projet de PPRi joue au mieux son rôle d'encadrement des constructions et ouvrages au regard de leurs incidences prévisibles sur le risque inondation pour éviter qu'il n'aggrave le risque et au contraire améliore sa prise en compte.

**(6) L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre sur le fondement d'une évaluation environnementale rigoureuse du PPRi modifié une séquence éviter-réduire-compenser de nature à permettre au PPRi d'encadrer les implantations au regard de leurs incidences prévisibles sur le risque inondation, pour éviter qu'elles aggravent le risque et au contraire améliorent sa prise en compte.**

Par ailleurs, le dossier affirme que la modification a été pensée pour « ne pas remettre en cause les exigences actuelles du PPRi 92 associées aux constructions et travaux d'aménagement dans la zone qu'il couvre en termes

de préservation du champ d'expansion des crues (compensation des volumes pris à la crue), de préservation de l'écoulement de la Seine (étude de l'incidence sur l'écoulement) et sur la préservation de la sécurité des personnes et des biens ». Mais le dossier actuel n'apporte aucun élément sur la justification de la modification ni sur l'effet des nouvelles dispositions introduites. Cette assertion paraît donc privée de fondement.

Le dossier se fonde essentiellement sur la mesure nouvellement introduite d'exigence de réalisation d'une « étude hydraulique démontrant l'absence d'impact de l'ensemble du projet (y compris les mesures compensatoires) sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement de la crue » (p. 130), qui permettrait selon le dossier « d'envisager l'annulation de certaines incidences négatives que ces opérations pourraient avoir sur l'aléa inondation par débordement de la Seine ». Mais cette proposition n'est aucunement fondée sur l'évaluation concrète des incidences notamment sur les hauteurs d'eau et vitesses d'écoulement de la crue liées aux remblaiements et réduction de capacité de stockage de la crue, que les modifications du PPRi permettent (II.2. du règlement). À elle seule, elle n'est donc pas suffisante.

En outre, l'évaluation environnementale, affirme sans le démontrer (p. 53 et 64) que la modification du PPRi est sans effet sur la trame verte et bleue au regard de la pauvreté des milieux naturels alentour et de l'absence de risque de rupture de continuités écologiques dans un milieu fortement anthropisé et artificialisé sans apprécier l'effet de l'artificialisation accrue des espaces du fait de l'implantation d'infrastructures de transport et d'aménagements liés permises par la modification du PPRi. Il conviendrait d'évaluer ces incidences avant de les considérer comme négligeables (« Au regard de ses leviers d'action, le PPRi 92 n'est pas susceptible d'avoir des incidences directes sur cette thématique »).

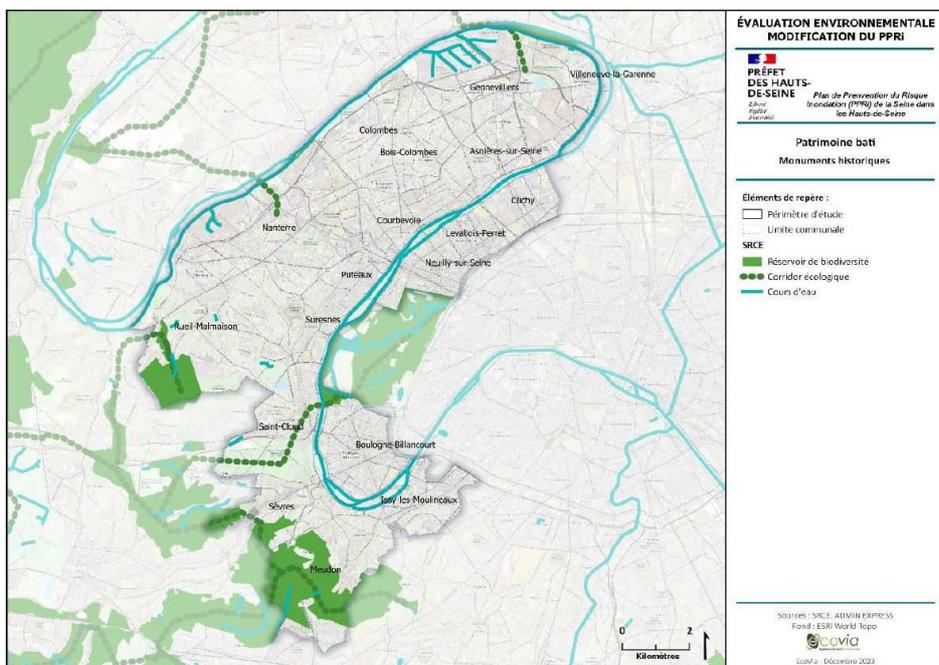


Figure 3 : Représentation de la trame verte et bleue - Source : EE, p. 53z

**(7) L'Autorité environnementale recommande d'étayer l'assertion selon laquelle les aménagements permis par la modification du PPRi ne seront pas à l'origine de ruptures de continuités écologiques.**

## 4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public par voie électronique.

Pour l'information complète du public, la MRAe invite l'autorité compétente à joindre au dossier d'enquête publique un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment la per-

sonne publique responsable de la modification du PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr).

Il est rappelé qu'aux termes de l'article L.122-9 du code de l'environnement, « lorsque le plan ou le programme a été adopté, l'autorité qui l'a arrêté en informe (...) l'autorité environnementale. Elle met à [sa] disposition les informations suivantes :

1° Le plan ou le programme ;

2° Une déclaration résumant :

- la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé ;
- les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
- les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du programme.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

**Délibéré en séance le 3 juillet 2024**

**Siégeaient :**

**Isabelle BACHELIER-VELLA, Ruth MARQUES,  
Sabine SAINT-GERMAIN, *présidente par interim*, Jean SOUVIRON.**

# ANNEXE

# Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de procéder à une évaluation environnementale de la modification du PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine, au regard de l'augmentation des enjeux exposés à l'aléa qu'elle induit, pour permettre d'apprécier le caractère suffisant et approprié des mesures de réduction de la vulnérabilité pour les biens et les personnes, localement ainsi qu'à l'échelle de l'ensemble du PPRi.....13
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation de la modification du PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine, avec le PGRI de Seine-Normandie, et notamment des dispositions 1.C.3 caractérisant ce territoire à risque important d'inondation, et 1.D.1. en vue d'appliquer la séquence « éviter, réduire ou à défaut compenser » pour les aménagements dans le lit majeur du fleuve susceptibles d'avoir un effet sur l'écoulement des crues.....13
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'analyser la compatibilité de la modification du PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine avec la stratégie locale de gestion du risque d'inondation.....14
- (4) L'Autorité environnementale recommande d'exposer en quoi le projet de gare du Grand Paris express nécessite d'autoriser tous les projets de transports et les installations qui leur sont liées en zones inondables, et, à défaut, de le reconsidérer, au regard de l'évaluation des effets de ces autorisations sur le risque d'inondation et sa potentielle aggravation.....14
- (5) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer précisément les incidences propres à la modification du PPRi sur le risque pour les biens et les personnes (nombre de personnes concernées, nombre d'emplois, d'entreprises... touchées) du fait des conséquences des nouvelles dispositions sur l'écoulement de la Seine et le champ d'expansion de crues.....14
- (6) L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre sur le fondement d'une évaluation environnementale rigoureuse du PPRi modifié une séquence éviter-réduire-compenser de nature à permettre au PPRi d'encadrer les implantations au regard de leurs incidences prévisibles sur le risque inondation, pour éviter qu'elles aggravent le risque et au contraire améliorent sa prise en compte.....14
- (7) L'Autorité environnementale recommande d'étayer l'assertion selon laquelle les aménagements permis par la modification du PPRi ne seront pas à l'origine de ruptures de continuités écologiques. ....15